

国对

以《联合国海

(海南

际海洋法语境下的国家民事管辖权概念,不能简单地以国际私法中的国际民事管辖权概念进行替
前者在内涵上要更加丰富。《联合国海洋法公约》第 1& 条是整部条约中唯一对民事管辖权问题作出
款,但其中非常明显的存在关于“逮捕”的出现、禁止性术语的使用以及相关规定的适用序位这三组
解这些矛盾对研究该项权力具有决定性和基础性的意义。虽然《联合国海洋法公约》仅在领海部分作
但沿海国在内水、毗连区、专属经济区及大陆架海域中也应当对外国船舶具有不同程度的民事管辖
究的基础上,建议我国可主要从构建理论体系、促进立法衔接和充分利用协定三个方面从法律上加
对外国船舶的民事管辖。

民事管辖权; 外国船舶; 基础性矛盾; 管辖海域; 理论体系

-++;;' 文献标志码: . 文章编号: 1009 - 8003(2016) 05 - 0114 - 07

引言

海洋法公约》(以下简称《公约》) 民事管辖 í = ;z嫩終 【】

% ! \$

! " # \$ % 年教育 人文社会科学研究青年项目《我国南海岛礁民事功能建设与公共服务开发

博士后科学 项目《《联合国海洋法公约》中的“顾及性”规定研究》(! " # \$ N ' + " # /

(# + & " % 王定人, 法学博士, 海南大学法学院党委书记, 讲师, 研究方向: 海洋法学、民商法学。

的
事

米、

的“国际民

的海上国际民事

际民事管辖权概念的基

该项疑问,首先需明确“国家管辖

管辖权是国家根据国际法调整或影响人、财、

;⑤伊恩·布朗利教授认为:管辖权是通常被称为“主权

主权的一个方面,指司法、立法与行政权力;⑥《奥本海国际法》中认

果加以调整的权利范围,并非单一概念,可有各种形式,如立法、司法或行政行

差异,但从中不难发现,一国的海上管辖权不能被简单地认定为仅是国家司法管辖权在海

内容应更加广泛和复杂,后者仅应是前者的一个方面。国家海上管辖权是国家关于其管辖

域的权力、自由和权利的描述,是国家管辖权的新发展,⑧一般情况下可分为海洋立法权、

海洋执法权。⑨而在该分类中,主要经由一国法院区分立法管辖权与执法管辖权,而国家

与审判管辖权存有内在联系。⑩实际上,针对上述探讨,我国目前也有学者已开始意识

国际民事管辖权概念的定位,仅立足于国际社会来审视国际民事案件的管辖标准和资格,

家角度来审视该问题的涉外民事管辖权是有区别的。⑪出现该状况的原因可能在于:民

相比刑事、行政管辖权具有被动特征,且相关国际问题几乎完全发生于一国直接或通过其

外或发生在国外的人、财产或情况,设法主张它的权威。⑫因此,如要在海洋法语境下去理

管辖权概念,必须避免因目前国内学界对此概念的定位而产生理解偏差。国家海上民事管

据国际法,一国以维护国家、个人或法人等作为民事主体时的权益为目的,在海上针对涉外

纷进行管理和处置的权利以及相关权限的划分,具体包括礁6wqC潤 啊 P挾 晒斜欢 占

居充分时间，
停泊或驶离内水。
款有一定重合，可能是考虑
如未发现或当时证据不足，

并不影响沿海国对在其领海中航行的船舶进行立法权。
乎完全地根据属地管辖原则行使民事管辖权。这与第 11 条“外国
情况外，沿海国在通过领海的外国船舶上不得行使刑事管辖权，而这些情况或
管辖的性质，或是在受到请求的情况下，总之行使权力的根据均与属地原则无关。出现这
于：依据刑法理论，社会危害性是犯罪行为的本质属性。若发生于外国船舶内部的犯罪行
有危害，那该国就没有行使管辖权的根据和必要性。^③ 同时，考虑到刑事措施的主动性与
避免对航行的干扰。而民事管辖权带有被动性，其一般考虑的是内国法院是否对案件具
，强制措施仅在特殊情况下使用，他国对行使该管辖权后的反应也更为沉默。^④ 即便如
然通过限制与例外的规定模式对“无害通过”予以了最大保护。但在这些规定中，以及在
11 条“民事诉讼程序的提起”的关系上，存在以下，组必需进行诠释的基础性矛盾：
捕”何以成为行使民事管辖权的措施？

11 条中出现了“逮捕”一词，不免让人产生疑问“逮捕”一般专属于刑事措施，且其对象
，对物不可能施加该措施。^⑤ 第 11 条规定“对船舶加以逮捕”是否意味着在将船舶进行拟
措施是否与民事管辖的性质相悖？《1958 年〈公约〉评注》对此解释为“逮捕船舶”这一
在《公约》第 11 条规定中，源自普通法法院在海事诉讼中针对船舶或货物的用法，“逮捕”
技术性术语，即代表针对船舶或货物的对物诉讼。^⑥ 因而该条中“逮捕”的性质应明确为是
，而非刑事措施。此外，也可根据国际法理论中的共识推测：民事管辖权一般通过包括刑
执行程序而得以巩固，^⑦ 由此可能出现术语使用的同一化现象。鉴于该条中“逮捕”与“执
，此时“逮捕”应不同于对法院判决或仲裁裁决的执行，只可能是经由法院作出的保全措
《海事诉讼特别程序法》第 11 条中就有“下列海事请求，可以申请扣押船舶……”的类似
措施一般允许通过担保的形式予以解除，^⑧ 故由《公约》第 11、12、13 和 14 条规定所共
释放制度”中也出现了“被逮捕的船舶”。^⑨

立”和“不得”的运用是否符合逻辑？

11 条规定的体例，实际由 1 项禁止性规定外加 1 项例外性规定所构成，第 1 款中使
11 条 (A@574G F58)，第 1 款中使用了措辞“不得” (83L F58)。问题在于：第 1 款中

③ 关于民事管辖权方面某些规定的国际公约》, 1958 年《关于统一船舶碰撞中有关民事管辖权、法律选择、判决的承认

④ 见《国际法委员会年鉴》, 1954 年, 第 1 期。

⑤ 见《国际法委员会年鉴》, 1954 年, 第 1 期。

⑥ 见《国际法委员会年鉴》, 1954 年, 第 1 期。

⑦ 见《国际法委员会年鉴》, 1954 年, 第 1 期。

⑧ 见《国际法委员会年鉴》, 1954 年, 第 1 期。

⑨ 见《国际法委员会年鉴》, 1954 年, 第 1 期。

布朗利《国际法原理》, 曾令良、余敏友等译, 法律出版社 1997 年版, 第 155 页。
和国民……”规定“财产纠纷案件, 被申请人提供担保的, 人民法院应当裁定解除保全”。
的保……可以……船舶或……以释放。

生的疏忽。受的规则,但为不应”。但起草者在拟定第!&条第!款规定才真正满足。则使用“不得”。在#+/>年海底委员会第时就曾针对该问题,要求将第!&条第#款中的“不应通过权的禁止”。④

&条和第!!+条在适用上何者优先?

!!+条规定“本公约任何规定不得影响因要求赔偿海洋环境污染造成的损失或损害而程序”,而第!&条亦是禁止性规定,理论上二者必然存在冲突,即第!!+条中的“任何规有!&条?追溯第!!+条规定的拟定历程,最初使用的措辞均是“应当影响”(A@344 1KK1?B),第+次海洋法会议中,第,委员会主席提出用“影响”(1KK1?B)替代后才改变至今。考虑到第!&条规定产生冲突,因而在多次修改过程中,无论是起草委员会还是委员会主席均曾文修改或技术性修改并不影响本条款的实质内容”,同时强调“第!!+条规定下的民事以任何方式违反第!&条规定”。⑤因此,第!&条规定在适用上优先于第!!+条规定。

,这两条规定在实践中真的会产生冲突吗?第!&条规定针对的是执行和保全行为,而第时的是“民事诉讼程序的提起”,禁止执行或保全并不代表无权提起诉讼。此外,第!!+条“海洋环境污染所造成的损失或损害”,海洋环境管辖权不同于一般,污染行为不仅会产生根据行为的性质和后果的严重性还可能会触犯行政法或刑法。因此,若一国在海上针对船舶管辖权,多非出于民事管辖目的,如刑事管辖,但在扣留或逮捕船舶后,可能会提起民事诉讼,行为与结果不相一致的行为不适用《公约》第!&条规定,因为其所限制的是沿海国对外航行时所作出的行为,具有明确的时间和地域限制,在此限制之内并非基于行使民事管辖出的措施,不能认为与第!&条规定有关,也当然不会产生与第!!+条规定在适用上的冲

沿海国在其他海域中的民事管辖权:以隐含性与授权性为特征

:绝对权力下的历史性排除

下,内水当然包含国家陆地领土内的水域,但因本文是在《公约》视角下探讨海域中的国指《公约》第&条第#款规定的“领海基线向陆一面水域”,又称“内海水”。内水作为领家应享有完全与排他的主权,而作为主权内容之一的民事管辖权也当然具有这。《公约》第&条第!款规定“若按第/条规定的方法确定直线基线的,则基线内并非国在内成为内水,则在该水域内应有无害通过权”。如此规定因为考虑到使用直线划

>/ 页。

+ 年版,第>, 页。

F1 (XFGA), ZF081G <3805FA V5FM1F805F 5F B@1 03U 5K B@1 913 #+&!&: . V58

<Db@>

38L3 < @3183D T5A1FF1 (XFGA), ZF081G <3805FA V5FM1F805F 5F B@1 03U 5K B@1 913 #+

<Db@5KK [71+ , #+&+ , ; ; !>';

9@3183D T5A1F51 3FG .41\3FG16 c3FE5M (XFGA), ZF081G <3805FA V5FM1F805F 5F B@1 03U 5K

<Db@5KK [71+ , #+&+ , ; ; \$";

和国海第##条规定,国籍非军用船舶,未经主管机关批准,不得进入中华人民共和国的内水和港员病,避风,主及获得近人的同时向主管机关紧急报告,并听从指挥”。

##/

可
管

《公约》第121条第1款规定，在领海内可能或已经存在的人工岛屿、设施和结构，其法律地位不能因此改变。连接区的职能主要是作为连接区中的专属权利与民事管辖权，其民事管辖权。

专属经济区：严格受到规定限制

《公约》第56条要求“在该制度下，沿海国的权力和管辖权及其他国家的权利”。因此沿海国在专属经济区中对外国船舶的民事管辖权受到严格限制。根据《公约》第58条，沿海国在其专属经济区中享有对自然资源的主权权利，对人工岛屿、设施和结构及对海洋环保的管辖权。沿海国可根据这些权利在特定范围内行使以下民事管辖权：

自然资源。主权权利是指为勘探和开发、养护和管理专属经济区内自然资源所必要的和与自然资源有关的权利。^③即使是经济性的权利和管辖权，也由于自然资源的流动性及广泛分布而在整个大陆架的地域内行使。对该类权利，沿海国在专属经济区和大陆架上既有最高权，也有独断权，也有管辖权，具备领土主权的基本特征，^④因此又被称为受限的主权。^⑤沿海国在该专属经济区中，以勘探和开发、养护和管理自然资源为目的之民事问题必然具有立法、司法与执法管辖权，具有专属性，并兼具属地性。如《公约》第58条第1款规定：沿海国在行使该项主权权利时，应确保其依照本公约制定的法律和规章得到遵守所必要的措施，包括登临、检查、逮捕和司法程序。^⑥第59条规定须注意：若被逮捕的船舶及其船员提交了适当的保证书或其他担保，扣留国应即释放；在逮捕或扣留情形下，沿海国有义务通过适当途径将其所采取的行动及随后施加的处罚通知船旗国。

人工岛屿、设施和结构。虽然沿海国在专属经济区中对人工岛屿、设施和结构享有建造并操作和使用的专属权利。但根据《公约》第58条第1款规定：沿海国对它们只具有海洋、安全和移民三个方面的专属管辖权。因此，民事管辖权亦仅局限在这三个方面之中。

海洋环境保护和保全。根据《公约》第58条第1款规定可知，沿海国有权对其专属经济区减少和控制来自船舶的污染，但应符合主管国际组织或一般外交会议制订的一般国际规则。关于司法与执行管辖，根据《公约》第58条第1款规定，一般情况下，沿海国仅可要求违规船舶提或进行检查，只有满足如下条件时才可提起包括拘留在内的司法程序：(1) 船舶在其专属经济区内航行。(2) 有明显客观证据证明船舶在其专属经济区内有违规行为。(3) 对沿海国的利益，或对其领海或专属经济区内的任何资源造成重大的损害或威胁。(4) 自愿位于该国管辖之下。即使如此，根据《公约》第58条第1款、第59条和第60条规定，管辖仍受主管国际组织或另外协议制订了适当程序，确保关于保证书或其他适当担保的规定。如受该程序拘束，应立即释放船舶。(5) 应为便利司法程序采取一定措施。(6) 应将正式报告提交船旗国。

《公约》第57条及第58条规定，从领海基线向外12海里的范围内，沿海国享有专属经济区。

^③ 38L3 < 1982年《联合国海洋法公约》第56条第1款第(1)项，ZF081G < 3805FA V5FM1F805F 5F 8@1 03U 5K 8@1 913 #+&!;

^④ 5KK [714DA@10] < 1982年《联合国海洋法公约》第58条第1款第(1)项，:;#"/;

^⑤ 现代国际海洋法》，海洋出版社1983年版，第1页。

^⑥ 联合国公约集》，海洋出版社1983年版，第81页。

^⑦ 公约对国际法的发展，载《国际法学》1982年第1期。

^⑧ 国际法》，海洋出版社1983年版，第1页。

海国在大、小陆架范围内从事石油、天然气勘探和开发活动，造成的污染而对沿海国家造成损害时，沿海国家有权要求有关船舶具有专属的或与船旗国并行的民事管辖权。

国加强海上民事管辖的法律对策: 上述理论

管辖,我国过去在民事管辖上的关注度和研究度均比较低,但民事管辖权与我国有着密切关联。如!年,习近平主席在印尼国会发表的《携手建设中国-东盟命运共同体》提出“中国愿同东盟国家加强海上合作……共建!世纪‘海上丝绸之路’”。海上经济国与周边邻国发展海上关系的重要主题,而国家民事管辖权的有效行使将是稳固这种关系。结合上述理论及实践中的问题,以下拟对我国如何有针对性的加强管辖提供些许建议:

国家海上民事管辖权的理论体系

在海上加强对外国船舶的民事管辖,首要目标应是建构国家海上民事管辖权的理论体系,将国际民事管辖权等视为国际私法中民事管辖权的理论桎梏,如在我国《民事诉讼法》外民事诉讼管辖的规定。^①因缺乏具体的理论体系作为指导,我国目前在实践中暴露,如在不同海域中行使权力缺乏具体的权限划分、经常将海上民事管辖权与海上环境管辖民事管辖权的执行与行政管辖权的执行缺乏明确界限等。因此,我国在建构相关理论体系序位进行:(1)对海上民事管辖权的相关概念、权限划分、法律依据、管辖原则等基本理论进行界定,如海上民事管辖权的内涵、逮捕行为的性质及当权力发生冲突时的协调原则等。(2)###条第1款规定,^②如与其他条约产生冲突,《公约》处于优先地位,因而其规定应作为我国目前在《海洋环境保护法》《渔业法》《海上交通安全法》等基本立法中,缺乏在《公约》同海域间管辖权限的划分及可采取的相关措施等具体规定。(3)除《公约》外,尚有《国际责任公约》《国际救助公约》《统一海上援助与救助若干法律规定的公约》《国际燃油污染公约》等与海上民事问题密切相关的国际条约,我国可利用它们及国际习惯对《公约》进行约》第1#条第2款要求行使无害通过权的外国船舶须遵守关于防止海上碰撞一般接受

国内立法与《公约》规定的衔接

是一部为各缔约国提供原则性与框架性指导的综合海洋立法,许多具体问题仍需通过国内法进行落实,我国应区分以下几种情况加强衔接:(1)《公约》虽未要求,但实践迫切需要。如《公约》第110条规定中虽赋予沿海国在护渔时可采取必要措施,但行使过程中应遵守比例原则。又如我国目前在《物权法》和《渔业法》中均未对捕捞权的性质、内容及效力做出具体规定,但国内立法尚不完善。(2)《公约》已有规定,但国内立法尚未涉及。如《公约》第211条部分专门对海洋环保进行了具体规定,第217条提出了相关要求,但我国目前在海事立法中尚未涉及油污损害责任、赔偿强制保险和基金赔偿制度。(3)《公约》已有规定,但国内立法尚未涉及。如《公约》第211条第1款规定,在特殊经济区内航行的船舶,只有对环境造成重大的损害或威

民事管辖权。完善研究》，载《政治与法律》1998年第8期。

改变各缔约国根据与本公约相符合的其他条约而产生的权利和义务,但以不影响其他缔约

"

于《物》的几个理论问题的探讨》，载《湖北师范第二学院学报》：# 年第 # 期。

[illegible]

